

DOKUMENTACE SE ZAPRACOVANÝMI PŘIPOMÍNKAMI 12/2015

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:
Investor, objednatel:  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dílčeděná 1003/7 110 00 Praha 1		Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9		
METROPROJEKT Praha a.s. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz				Souprava číslo:
HIP: Ing. Jan Nosek Tel.: +420 296 154 221 Stupeň: DÚR (PD)	Podpis: 	Název a účel díla: Optimalizace traťového úseku Lysá n.L. (mimo) – Čelákovice (mimo)		
Zpracovatelský útvar: S51 stavební Tel.: +420 296 154 202 Vedoucí útvaru: Ing. Jaroslav Kácovský	Podpis: 	Název části díla: Souhrnná část Organizace výstavby		B B.12
Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama Vypracoval: Ing. Petr Ocásek Skart. znak: V20/2036 Počet formátů: 30 A4	Podpis: Podpis: Datum: 6/2016 Měřítko: -	Název přílohy: Technická zpráva IČD: 15 6563 02 12 00 00		
				Změna: 01 Číslo. příl.: 100

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1 Identifikace stavby	3
1.2 Identifikace investora a projektanta.....	3
1.3 Náplň stavby - souhrnně.....	4
2. DOPRAVNÍ TRASY	4
2.1 Úvodem.....	4
2.2 Železnice.....	4
2.2.1 Plochy a koleje	4
2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti	5
2.3 Komunikace.....	5
2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace.....	5
2.3.2 Nezpevněné a staveništní komunikace	5
2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy	6
3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	8
3.1 Zásady řešení ZS, komunikací a ostatní související.....	8
3.1.1 Obecné zásady	8
3.1.2 Konkrétní požadavky	11
3.2 Klíčová zařízení staveniště	12
3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)	12
3.2.2 Montážní základna (MZ).....	13
3.2.3 Recyklační základna (RZ)	14
3.2.4 Pontonová ZS	14
3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště.....	15
3.3.1 Tabulka ZS.....	15
3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště	16
3.4 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP	17
3.5 Ochanná pásma, požadavky správců.....	19
3.6 Dílčí zařízení staveniště	22
3.6.1 Stavební úsek 01 – žst. Lysá nad Labem	22
3.6.2 Stavební úsek 02 - Lysá nad Labem – Čelákovice	22
3.6.3 Stavební úsek 03 – žst. Čelákovice	29
3.6.4 Stavební úsek 99 – břeh Labe.....	29

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce: **Optimalizace traťového úseku
Lysá nad Labem(mimo) - Čelákovice(mimo)**

Číslo ISPROFIN: 521 325 0020

Stupeň dokumentace: DÚR (dokumentace pro územní rozhodnutí)

Datum zpracování: 09/2015

Charakter stavby: Optimalizace a rekonstrukce – liniová stavba

Druh stavby: Stavba Dráhy

Umístění stavby: Kraj: Středočeský

Okres: Praha východ, Nymburk

Obce: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice

Katastrální území: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice

Dotčené trati a stanice:

Dotčená trať: celostátní:
- zařazena do sítě TEN-T
- dle JŘ č. 231 (Praha-Vysočany – (Lysá n.L.) – Kolín),
- dle TÚ č. 1192,
- dle GVD č. 524,
- dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrná soustava 3 kV,

Traťový úsek: Lysá nad Labem – Čelákovice

Zastávka: Čelákovice-Jiřina

Provizorní odbočka: odb. Káraný

1.2 Identifikace investora a projektanta

Zadavatel dokumentace: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

Kontaktní adresa Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

HIS Ing. Jakub Bazgier

Generální projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
nám. I. P. Pavlova 1786/2, Praha 2
IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

HIP Ing. Jan Nosek

Část dokumentace: ZOV, F.1.1. Technická zpráva

Odpovědný projektant: I Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969)
tel. 296 154 225, e-mail halama@metroprojekt.cz

Vypracoval: Ing. Petr Ocásek
(text F.1.1, grafické části – situace F.1.2, schémata F.1.4)
Ing. Miroslav Halama
(text F.1.1, F.1.3, podklady a korekce grafických částí F.1.2, F.1.4)

1.3 Náplň stavby - souhrnně

Hlavní specifika stavby jsou:

- rekonstrukce dvoukolejného železničního mostu přes Labe o 4 polích, přeprava obloukových ocelových konstrukcí k demontáži po Labi do provizorních přístavišť po i proti proudu,
- z hlediska ŽP průchod nebo sousedství první části stavby (mezi Lysou a přemostěním Labe – cca 4/5 řešené trati) citlivým územím chráněných lokalit – ochranného pásma vod, nadregionálního i lokálního biokoridoru, PR Hrbáčkovy tůně, EVL Píščina u Byšiček, Císařské lesy a Pařeziny,
- 1/5 délky stavby pak prochází obytnou (z minimální části průmyslovou) zástavbou města Čelákovice,
- zřízení definitivní odb. Káraný (pro zvýšení propustnosti traťového úseku) a provizorní přeložky přes Labe (pro montáž nového dvoukolejného železničního mostu).

Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

- nové traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie typu Elektronický automatický blok (EAB) se soustředěnou výstrojí v přilehlých stanicích,
- nové staniční zabezpečovací zařízení v odbočce Káraný 3. kategorie typu elektronické stavědlo,
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (zejména DOK a TK), přeložky nedrážních sdělovacích a silnoproudých kabelů a potrubních vedení (vodovod, kanalizace, plynovod),
- kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku vč. rekonstrukce nástupiště a přístřešků v zast. Čelákovice-Jiřina a 2 ks železničních přejezdů,
- rekonstrukce mostních objektů pod dvěma traťovými kolejemi (3 ks propustků, 5 ks mostů vč. již uvedeného nového mostu přes Labe), novostavba propustku pod přeložkou polní cesty v km 1,010,
- kompletní rekonstrukce trakčního vedení včetně převěšení ZOK,
- PHS v úseku vedení trati zástavbou Čelákovice.

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro optimalizaci traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo) je doprava železniční a silniční s možností využití i lodní dopravy.

Železniční doprava bude mít hlavní roli v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby. Silniční pak bude klíčová v rámci vlastního staveniště optimalizovaného úseku.

Silniční dopravě je věnována samostatná kapitola, přičemž v rámci stavby je pro lepší orientaci v návrhu jejích tras doplněna situacemi - zejména přehlednou situací 1 : 10 000 pro celou stavbu a pak i koordinačními 1 : 2 000 pro jednotlivé části ŽU Lysá nad Labem - Čelákovice.

Základní síť silnic a ostatních komunikací je předmětem této dokumentace k Územnímu rozhodnutí a v úrovni Projektu stavby bude jen drobně doplněna a upřesněna zejména v oblasti staveništních komunikací a přístupů do kolejíště.

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy a koleje

Pro návoz materiálu (zejména součástí kolejového roštu a prvků TV) bude místem určeným soustředění plocha Montážní základny v žst. Čelákovice. Stanice (rekonstrukce bude dokončena před zahájením stavby optimalizace trati) bude sloužit i pro odstavení kolejové mechanizace pro stavbu. Předpokládá se využití kusých kol.č.4 a 5, částečně i kol.č.6, pokud nebude používána pro potřeby Montážní základny.

Podobným způsobem je možné použít koleje a plochy v žst.Lysá n.L. (pokud nebude v té době stanice v rekonstrukci). Jednat se bude o plochy Nákladového obvodu s využitím jako Montážní základny s přilehlou kusou manipulační kolejí č.8. a plochy na opačné straně VB s kusou kolejí č.6a.

Pro odstavení kolejové mechanizace pro stavbu se předpokládá využití některých manipulačních kolejí skupiny č.101 až 105.

Po železnici budou dopravovány, kromě prvků železničního svršku (ŠL, koleje, pražce a nebo celý kolejový rošt) i části nové konstrukce železničního mostu přes Labe. Toto bude realizováno prostřednictvím provizorně napojené staveništní koleje na kol.č.2 (resp.kolej provizorní přeložky prostřednictvím prov.výh.č.P5 mezi odb.Káraný a mostem přes Labe. Užitečná délka staveništní koleje bude cca 100 m.

2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Během modernizace dojde k omezení kapacity dráhy (opatření navržena v části B.2 Dopravní a provozní technologie (DPT)). Opatření ve smyslu upřednostnění průvozu vlaků osobní dopravy přes den a nákladních vlaků v noci nebude nutné. V úseku je provozován mizivý počet nákladních spojů (3 pravidelné vlaky). DPT ověřila, že se i při omezení na jednokolejný provoz podaří provézt všechny vlaky.

Pro případ práce v noci, kdy bude nutné uzavřít provoz v obou traťových kolejích (např. při návozu materiálu ŠL z provozované do vedlejší koleje nebo při pracích na TV) bude dle stávajícího GVD využito noční sedlo bez provozu vlaků v trvání cca 2 hodiny (01:30 - 03:30); dopravním opatřením (náhrada nočního spoje do Milovic NAD a posunem trasy nákladního spoje) lze pak získat výlukou až 4 hodiny (00:00 – 04:00).

2.3 Komunikace

2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace

Pro dopravu materiálu a zařízení bude, rozhodně ne zanedbatelnou, doprava silniční a to zejména jako doprava staveništní v rámci optimalizovaného úseku.

Při dálkové dopravě budou pro přísun materiálu využity hlavní silniční tepny:

- do Lysé ze západu od rychlostní komunikace R1 (spojnice Praha-M.Boleslav) propojení silnicemi II/272 od Benátek n.J. a II/331 od Staré Boleslavi,
- do Lysé z východu od komunikace I/38 (spojnice M.Boleslav-Nymburk) propojení silnicí II/331 a II/332 (přes Milovice) od Nymburka,
- do Lysé z jihu od dálnice D11 (spojnice Praha-H.Králové) (a souběžné II/611) propojení silnicí II/245,
- do Čelákovic z jihu od dálnice D11 (a souběžné II/611) propojení silnicí II/245,
- silniční páteří propojení mezi Lysou a Čelákovici sice existuje prostřednictvím silnic II/272-II/611-II/245, ale nejedná se o přímé propojení (oproti spojnici vzdušnou čarou (7 km) je prodloužení po silnicích II.třídy dvojnásobné) a už vůbec neposkytuje využitelné přiblížení k optimalizované trati.

Úsek trati, stavebně dlouhý cca 6,3 km je v délce 1,6 km (Lysá-Karlov) obslužitelný silnicí III/3315; v oblasti Čelákovic je to systém místních komunikací (podélné s tratí ul. U Mostu, Jiřího Wolkera a Masarykova a ulice trať křižující Přístavní a J.Zacha-Husova). V úseku od Čelákovic (od Labe) ke Karlovu v délce trati cca 3,5 km pak existují pouze lesní a polní cesty částečně s optimalizovanou tratí v souběhu (viz následující kapitola).

2.3.2 Nezpevněné a staveništní komunikace

Jako staveništní komunikace jsou označeny cesty většinou nezpevněné, veřejné i neveřejné, stávající nebo nové, které mají za úkol obsloužit bezprostřední prostor kolejiště nebo objektu, který je určen k rekonstrukcím, úpravám nebo novostavbě.

V předchozí kapitole zmíněný úsek od Čelákovic (od Labe) ke Karlovu v délce trati cca 3,5 km je charakteristický existencí pouze lesních a polních cest, v některých úsecích chybí i tyto. Jedná se

zejména o úsek cca 500 m dlouhý mezi odb.Káraný a řekou Labe. Zde je navržena dočasná staveništní komunikace, která bude po dokončení stavby snesena a pozemek zpětně rekultivovaný.

Pro přepravu hmot v rámci železničního spodku a materiálu žel.svršku nebudou cesty v úseku Lysá-Labe zatíženy masivní těžkou nákladní dopravou. Sanace žel.spodku bude prováděna metodou bez snášení kolejového roštu. Silniční nákladní dopravě se však nevyhneme při budování náspu železničního tělesa pro most přes Labe.

Stávající lesní a polní cesty, které budou využívány jak stavbou, tak dopravou místní účelovou (převážně osobní příp. dopravou lesního závodu), budou pod průběžným dohledem a údržbou stavby. Půjde zejména o opravu (vyrovnávání) výtluků a blátivých míst přírodním materiálem (štěrkodrtí, štěrkopískem) po dobu, kdy budou cesty využívány staveništní dopravou. Uvažuje se o pravidelných prohlídkách a opravách cca 2-4x měsíčně zejména dle klimatických podmínek. Výjimku bude tvořit úsek cesty procházející v těsné blízkosti EVL Píščina u Byšiček. Zde nebude cesta zpevňována, ale bude pouze udržována ve sjízdném stavu pomocí materiálu, který se vyskytuje v dané lokalitě. Jde o podmínku vycházející ze stanoviska EIA.

Na závěr stavby budou komunikace uvedeny do původního stavu. Pro kontrolu stavu před začátkem stavby a po jejím dokončení bude sloužit tzv. Pasport komunikací – slovní popis a fotografický, příp. filmový záznam stavu povrchů a příp. souvisejících objektů (zídek, propustků). Náklady na průběžnou údržbu a opravy místních komunikací jsou zahrnuty do samostatného SO, který je dle názvu přiřazen k největšímu mostnímu objektu – mostu přes Labe. Toto umístění je logické neboť objekt mostu (vlastní konstrukce) a souvisejících staveb (provizorní přeložky vč. budování náspových těles) ovlivní logistiku celé stavby.

Výše uvedené veřejné i neveřejné (zpevněné i nezpevněné) komunikace jsou přehledně vyznačeny na výkrese v části F.1.2., příloha č.201.

2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

Dopravní opatření na veřejných silničních komunikacích jsou součástí dokumentace části B.13 Dopravně-inženýrská opatření (DIO),

- jedná se zejména o uzavírky (vč. objízdných tras) či omezení na komunikacích a železničních přejezdech,
- v místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci pak upozornění - značení výjezdu ze stavby vč. značení snížené rychlosti na veřejné komunikaci.

V dalším textu budou popsána jednotlivá bodová místa omezení či uzavěry. Nejprve přejezdy P3611 v km 2,832, P3612 v km 5,100 a P3610 v km 1,524; poté mostní objekty – most v km 6,531, podchod v km 7,046 a most v km 7,415 a nakonec omezení pro místní stezku v km 6,4-6,5.

1. Přejezd P3611 (km 2,832)

- provizorní přeložka přejezdu je při metodě sanace žel.spodku bez snášení kolejového roštu nepoužitelná (sanační stroj/linka musí projet bez přerušení maximální délku úseku – tedy bez přerušení konstrukcí přejezdu a mostů),
- bude nutné průjezd přes přejezdy střídat, i když náhradní trasy (objížd'ky) nebudou odpovídající kvality (půjde o použití polních/lesních cest),
- střídat se budou dva přejezdy – P3611 v km 2,832 a P3612 v km 5,100,
- uzavření každého z nich bude celkem 6x (3x pro každou kolej), poprvé pro zřízení ZKPP (zpevněná kce pražcového podloží) na cca týden, podruhé při průjezdu sanačního stroje cca 1 den, potřetí při zřizování definitivní konstrukce přejezdu cca týden; mezi těmito stavy bude pro možnost přejíždění přejezd provizorně upravený (štěrkem, výdřevou, panely apod.); zabezpečovací zařízení bude v provozu buď stávající nebo již nové nebo bude přejezd opatřen provizorně kříži (bude upřesněno se specialistou zab.zařízení a dopravním technologem v dalším stupni dokumentace),
- objízdná trasa za přejezd bude buď přes:

A) přejezd P8350 (ul.Ke Kovoně) přes lokality Na voštici, U Kostelecké cesty a U Mlýnku (stopa NS Krajinou Rudolfa II.) až ke křižovatce se silnicí III/3315 na Karlov, Byšičky a osad Tři chalupy a Řehákova bouda,

B) přejezd P3612 (km 5,100) – jedná se o pokračování silnice III/3315 prostřednictvím lesní cesty k přejezdu v km 5,100, pak „zadem“ do obce Byšičky a přes ně do lokalit Karlov, Tři chalupy a Řehákova bouda,

- sjízdností (úpravou) cest i pro osobní auta bude pověřen dodavatel,

- pro autobusovou dopravu doporučuji bud':

a) ukončení u přejezdu P3611 v km 2,832 a pak pěší docházku do Byšiček a na Řehákovu boudu (obojí je cca 1,5km),

b) průjezd přes přejezd P8350 (viz **A**)) s tím, že zast. Karlov by byla na křižovatce se silnicí 3315; cesta od Kovony až po křižovatku ke Karlovu by se pro křižování s ostatní dopravou (i staveništní) upravila výhybnami.

2. Přejezd P3612 (km 5,100)

- střídání uzavírek s přejezdem P3611 v km 2,832,

- platí stejná technologie a postupy uzavírek a úprav jako u přejezdu P3611.

3. Přejezd P3610 (km 1,524)

- přejezd bude v rámci stavby zrušen

- obsluha rodinného domu na pozemku p.č. 638 k.ú. Lysá nad Labem bude zajištěna realizací náhradní obslužné komunikace SO 02-31-02 Přeložka polní cesty v km 0,9 - 1,524 (MÚ Lysá nad Labem) v předstihu.

4. Most v km 6,531

- rekonstrukce mostu projde třemi fázemi; první je zřízení provizoria pro jednu kolej (kolej provizorní přeložky), druhou je nová konstrukce pod kol.č.1 a třetí nová konstrukce pod kol.č.2,

- po celou dobu bude most pro silniční dopravu uzavřen, stavba zajistí pouze průchod (nejlépe jakýsi provizorní „tunel“) cyklo-pěší frekvence s minimem uzavírek (v délkách max. půldne) s tím, že bude o těchto uzavírkách předem/včas informovat),

- objízdná trasa bude „krátká“ a „dlouhá“; krátká v době, kdy bude stavbou zasažen pouze tento most (objezd podjezdem ulicemi Husova-J.Zacha); dlouhá v době, kdy se budou rekonstruovat i další mosty (objezd podjezdem ulicí U Podjezdu, bude platit i pro most v km 7,415),

- mezi novostavbou pod kol.č.1 a kol.č.2 bude stavební klid (4 měsíce – 05-08/2019), kdy bude možné silniční provoz obnovit (bude platit i pro most v km 7,415).

5. Podchod v km 7,046

- rekonstrukce mostu projde dvěma fázemi; první rekonstrukce pod kol.č.1 a druhá rekonstrukce pod kol.č.2,

- světlá šířka (2,5m) a světlá výška (2,2m) podchodu spojená s rekonstrukcí nové horní konstrukce zjevně nedovolí zajištění provizorního průchodu pěších (zejména pro přístup na zastávku nejprve z od ul. Alej J.Wolkera k nást. u kol.č.2 a pak opačně od centra z ul.Křížíkova k nást. u kol.č.1),

- obchozí trasy budou pro přístup na zastávku pod rekonstruovanými mosty, kde bude povinnost dodavatele zajistit průchod cyklo-pěší frekvence:

a) v ul.Přístavní (km 5,531) cca 500m od podchodu,

b) v ul.Husova-J.Zacha (km 7,415) cca 370m od podchodu,

- mezi rekonstrukcí pod kol.č.1 a kol.č.2 bude stavební klid (4 měsíce – 05-08/2019), kdy bude možné cyklo-pěší provoz obnovit.

6. Most v km 7,415

- rekonstrukce mostu projde dvěma fázemi; první rekonstrukce pod kol.č.1 a druhá rekonstrukce pod kol.č.2,

- po celou dobu bude most pro silniční dopravu uzavřen, stavba zajistí pouze průchod (nejlépe jakýsi provizorní „tunel“) cyklo-pěší frekvence s minimem uzavírek (v délkách max. půldne) s tím, že bude o těchto uzavírkách předem/včas informovat),

- objížděná trasa bude železničním podjezdem ulicí U Podjezdu,

- mezi novostavbou pod kol.č.1 a kol.č.2 bude stavební klid (4 měsíce – 05-08/2019), kdy bude možné silniční provoz obnovit bez omezení.

7. Místní stezka km 6,4-6,5

- stezka podél žel.trati bude v době zřizování žel.náspu pro provizorní přeložku trati zrušena, (původně navržená opěrná zeď se neprovádí),

- pro spojení stezky od řeky do ul.Přístavní bude do konečné úpravy podél žel.náspu vedena provizorní 1,5 m široká stezka pro cyklo-pěší frekvenci,

- alternativní propojení podél Labe do ul. U Mostu zatím není sledováno – důvodem jsou obtížné práce na krajní opěře nejprve pro provizorní most přes Labe a pak pro dvukolejný most definitivní.

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.1 Zásady řešení ZS, komunikací a ostatní související

3.1.1 Obecné zásady

Výběr ploch ZS.

Plochy ZS a způsoby dopravy mechanizace a materiálu do prostorů stavenišť jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a zřízení ZS bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb včetně stanovení optimálního způsobu dopravy.

Zákres ZS a komunikací.

Umístění ploch ZS (vč.tvaru a záboru pozemku), přístupových a staveništních komunikací je zakresleno v části dokumentace F.2 Situace - přehledně v situaci 1:10 000, podrobně v situacích 1:2 000. Stejně informace jsou pak i v části dokumentace C. Situace stavby - přehledně v části C. Celková situace stavby 1:5 000, podrobně v části C.2 Koordinační situace stavby 1:500, 1:1 000. Specifikace ploch záborů dle druhu pozemků a majitele je pak v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, I.2 Majetkoprávní část.

Druhy ZS.

ZS jsou členěna do dvou základních kategorií. První je tzv. klasické ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a odstavení stavebních strojů a zařízení. Druhou kategorií ZS jsou plochy pro deponie vytěženého materiálu včetně případně skryté ornice.

Podle délky trvání záboru ploch ZS jsou v dalším textu uvedeny deponie-mezideponie krátkodobé (do 1 roku záboru) a dlouhodobé (nad 1 rok) příp. trvalé.

Zvláštní druh ZS pak tvoří plochy pro klíčová ZS (Hlavní ZS, Montážní základna, Recyklační základna) a v neposlední řadě i staniční koleje pro stavební a montážní vlak případně pro vlak ubytovací (výčet kolejí viz podkapitola 2.2.1 Plochy a koleje; plochy ZS podrobněji v další části dokumentace).

Komunikace pro stavbu.

Komunikace jsou v zásadě rozděleny do čtyř kategorií.

V první kategorii se jedná o silnice I. až III. třídy, které jsou ve vlastnictví a správě státu a kraje. Tyto komunikace by měly vyhovět i zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou.

Druhou kategorií jsou místní a účelové komunikace ve vlastnictví a správě obcí a organizací, výjimečně jednotlivců, které jsou sice zpevněné, ale konstrukce již na zvýšené zatížení dimenzována není a je povinností stavby tyto cesty udržovat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu.

Silnice I. až III. třídy, místní a účelové komunikace podrobněji viz podkapitola 2.3.1 výše.

Třetí kategorií jsou stávající polní cesty, které jsou nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské organizace. Tyto cesty si většinou vyžádají dodatečné povrchové úpravy-zpevnění a po ukončení stavby zůstanou i nadále k používání.

Čtvrtou kategorií jsou komunikace staveništní jako cesty zcela nové pouze pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby ve většině případů sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. Některé z těchto cest zpevňované pro potřeby stavby budou po dohodě investora v zájmu správců nebo uživatelů ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).

Polní cesty a staveništní komunikace podrobněji viz podkapitola 2.3.2.

Zřízení ZS a úpravy komunikací.

Založení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních komunikací jsou navrženy provádět v tzv. nultých etapách před započítáním konkrétních modernizačních prací v koleji na trati nebo v kolejišti ve stanici.

Přístupy ke kolejišti, na trať a k objektům.

Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran (zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati).

Pokud bude nutné překonat příkop nebo vodoteč (byť občasnou) bude pod rampou zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí nebo zásyp proveden z hrubozrnného materiálu, který bude dostatečně propustný a po dobu stavby nedojde k jeho zanesení.

Návrhy na místa přístupů do kolejiště a na trať jsou uvedena v tabulce rekapitulace orientační kilometráží s uvedením přístupu zleva, zprava nebo oboustranně. V přehledné situaci (příl.č.201) jsou místa označena šipkou, v koordinačních situacích (příl.č.202 a 203) pak navíc uvedením kilometráže.

Provizorní přejezdy.

Pro potřeby stavby z důvodů možného přístupu do různých částí kolejiště a stavby je v některých případech nutné přejíždět stávající či nové koleje příp. jejich rozvětvení. Přejezdy stávajících kolejí je možné řešit několika způsoby:

- položením geotextilie a přesypání štěrkem (pokud jsou koleje po dobu části stavby trvale pro kolejovou dopravu uzavřené),
- vložením výdřevy (u kolejí provozovaných),
- užitými přejezdovými panelovými prvky (doporučeno u kolejí provozovaných, kde četnost silniční staveništní dopravy je vyšší).

U nové koleje jsou tyto úpravy choulostivější, zde je pak doporučeno využít odpovídajících přejezdových konstrukcí spíše než provést úpravy podle prvních dvou odrážek.

Provizorní přejezdy kolejí provozovaných je nutné pro přejíždění silničními vozidly chránit odpovídajícími dopravními a organizačními opatřeními, které jednak odbourají nutnost zřizování provizorního sdělovacího a zabezpečovacího zařízení na trati a ve stanici a jednak budou minimalizovat potřebu krátkodobých přerušení provozu příp. výluk. Tato opatření si stavba dohodne s drážním provozovatelem či provozovatelem vlečky.

Popis jednotlivých ZS.

- staničení jako základní popisný údaj, je vztažené ke stavebnímu staničení modernizované trati a vyjadřuje kilometrickou hodnotu přibližného středu ZS (*průběžné číslování ZS bylo odmítnuto neboť v průběhu připomínkového řízení, dalšího pozemkového šetření a jednání s majiteli pozemků dochází většinou k dalšímu upřesňování a tedy i vypouštění, doplňování nebo dělení ploch ZS*),
- určení ZS podle kategorie (klasické ZS nebo deponie-mezideponie materiálu – krátkodobá, dlouhodobá příp. trvalá),
- plocha v m², doporučení na oplocení,
- umístění vlevo nebo vpravo trati (platí ve směru staničení) a druh pozemku – drážní, nedrážní, částečně drážní,
- charakter pozemku – zatravnění, křoviny, stromy, nutnost zemních úprav, výřez a kácení porostů,
- uvedení hlavních stavebních objektů, pro které je ZS určeno (železniční spodek a svršek, mosty, nadjezdy, propustky, nástupiště vč. zastřešení, pozemní stavby, komunikace, TV), ZS pro ostatní objekty bude umístěno kilometricky nejbližšímu zařízení.

Napojení ZS na sítě.

- elektrika - v prostoru železniční stanice bude pro napojení využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů umístěných v kolejišti, v traťovém úseku bude u malých objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů,
- voda - v prostoru železniční stanice bude využito stávajících zdrojů pitné i užitkové vody, v traťovém úseku bude technologická voda většinou dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby, vodu bude určitě nutné využít pro snížení prašnosti provozu potenciální Recyklační základny (avšak tato stavba s RZ neuvažuje), pro kropení nezpevněných staveništních komunikací a čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků,
- kanalizace – pro potřeby stavby bude v rámci sociálního zařízení pro pracovníky stavby převážná část realizována chemickými suchými záchody, odpadní vody z technologických procesů se nepředpokládají. Případné čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků bude ošetřeno jímáním do mobilních sedimentačních nádrží (*tyto práce budou záležitostí dodavatele*),
- plyn – využití tohoto média se v rámci stavby neuvažuje,
- telefon – v převážné většině se pro komunikaci použijí mobilní telefony, výjimečně vysílačky. V žst. lze uvažovat s částečným využitím staničních státních a drážních telefonů, případně s připojením dalších linek po projednání dodavatele se SŽDC.

Kancelářské prostory.

Kancelářské prostory pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele jsou orientačně vytipovány (ne však konkrétně prověřovány) v prostorách:

- výpravní budovy žst. Čelákovice
- prostor Hlavního zařízení staveniště instalací sestavy mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení.

Uvolnění ploch ZS.

Zpracovatel doporučuje provést uvolnění a rekultivaci ploch ZS do jednoho měsíce po dokončení stavby resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení.

Ostatní zabezpečení ZS.

Zabezpečení stavby z hlediska ochrany před povodňovými stavy na toku Mlynařice, Černava a řeky Labe bude uvedeno v dalším stupni dokumentace v Povodňovém plánu.

V materiálu budou uvedeny informace o povodňových stavech, organizaci povodňové ochrany a kromě dalšího i informace týkající se rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci (spojení na nejbližší stanice první pomoci, střediska zdravotní služby, nemocnice, požární stanice apod.). Všechna spojení je však nutné, aby před začátkem stavby i během ní, dodavatel ověřil a průběžně aktualizoval.

Informace týkající se ochrany povrchových i podzemních vod při úniku a haváriích z činnosti stavby (benzín, nafta, maziva, chemikálie apod.) budou součástí Havarijního plánu. Ten bude zpracován také až v dalším stupni dokumentace (Projekt stavby), kdy dojde k podrobnějšímu zpracování jednotlivých objektů a lepší specifikaci možných havárií.

Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

3.1.2 Konkrétní požadavky

Práce s ornici.

Vzhledem k rozsahu stavby jsou objemy skryté ornice poměrně minimální a týkají se zejména oblasti náspového tělesa trati na lysecké straně mostu přes Labe. Zde dojde k dočasnému provizornímu rozšíření tělesa (na pravé straně pro provizorní přeložku trati, na straně levé pro zřízení zemního montážního platu pro montáž nové mostní konstrukce) pod kterým bude ornice snesena.

Po dobu cca 1,5 roku bude ornice uložena v prostoru Alternativního ZS v km 6,150 nebo na ploše HZS var.3 v km 6,190 – tedy v místech, která sice leží v zátopové oblasti Q₁₀₀, ale v zálivovém prostoru, chráněné před přímým proudem náspovým tělesem železniční trati. Ornice je materiál soudržný a ne lehce odplavitelný. Navíc bude uložen do figury lichoběžníkového tvaru s výškou cca do 3 m, ukládám po vrstvách 0,5m s hutněním pojezdu buldozeru nebo dozeru v duchu pravidel pro dlouhodobé uložení ornice.

Po dokončení budou nadbytečné násypy odtěženy, plochy zpětně ohumusovány a stejně tak opatřeny ornici i svahy drážního tělesa (nad úrovní kamenné ochrany paty svahu). Možný zbytek bude v rámci stavby buď použit na rekultivované pozemky nebo rozhrnut na pozemky sousední. Podobně bude naloženo s ornici na jiných částech stavby.

Kácení a ochrana dřevin.

Kácení (mýcení) lesní a mimolesní zeleně (křovin a stromů) bude prováděno v období nebo ke konci vegetačního klidu. Zde jde o ochranu nejen vlastní zeleně, ale zejména i hnízdičích ptactva. Z tohoto důvodu je předání staveniště termínově osazeno na začátek roku a vlastní „masivní“ přípravné práce (začátek stavby) navrženy na měsíce březen, nejpozději duben.

Ne všechny stromy (zvláště v prostorách ZS) se budou kácet. U vybraných jedinců dojde k povrchové ochraně kmene obložním (polštářováním – např. i využitím starých pneumatik) a vnější ochraně z prken nebo fošen svázaných např. vázacím drátem. Pro možný pohyb pod korunou stromu lze tyto upravit i odborným ořezem nízkých větví (cca 2,5-3 m nad zemí).

Ochrana dřevin zahrnuje i ochranu kořenového systému. V této stavbě se jedná zejména o provádění výkopů pro vedení kabelových vedení. Např. předepisuje, že kořeny nad průměr 30mm se nepřerušují, chrání proti vysychání vlhčením a zábaly jutou včetně povinnosti co nejdříve rýhu vyplnit vhodným substrátem ... apod.

Výše uvedené požadavky na ochranu uvádí ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostu a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Základní zásady jsou předepsány i v části Dendr.průzkumu.

Travní porosty.

Součástí stavební činnosti jsou práce nejen s vlastní zemní hmotou (ornici), ale i s travními porosty, a to nejen na nových plochách vzniklých po činnosti na železničním spodku nebo upravovaných plochách v okolí mostů a propustků. Součástí jsou i plochy opuštěných ZS, kde je nutno splnit požadavek obnovení původních travních porostů včetně ochrany proti nežádoucím travinám.

ZS v inundačním území Labe.

Jedná se o pravý břeh Labe v žkm cca 6,100-6,310, kde jsou v inundačním prostoru Labe umístěna ZS zejména v km 6,150 (alt.mezideponie ornice), v km 6,190 (HZS) a v km 6,280 (vlevo i vpravo trati). Zde dojde ke zpětnému rozproštění původní svrchní vrstvy zeminy (většinou ornice) vč. vytvoření mírných terénních elevací a depresí (nebude provedeno uvedení ploch ZS do původního stavu). Orgány ŽP zde požadují vznik nových hydrických podmínek, které zde, v současné době rovné a sekáním trávy udržované plochy, nejsou. Současně je ze strany ŽP (z důvodu prevence ruderalizace) požadavek na zajištění smluvní údržby odborně způsobilým subjektem po dobu 3 let. Uvedené práce budou součástí samostatného SO Náhradní výsadby a rekultivace, podrobně budou specifikovány v dalším stupni dokumentace.

Provizorní chodníky u ZS.

Mezi tratí a vozovkou ulice alej Jiřího Wolker v Čelákovících jsou mezi patou svahu a hranicí drážního pozemku umístěna dvě ZS – v km 7,060 (podchod ev.km 7,046) a v km 7,264 (propustek ev.km 7,246). Obě ZS zabírají plochu chodníku, který vede podélně, uprostřed ZS. Plochu nelze z důvodů použitelnosti rozdělit na dvě části, proto je přijato opatření zřídit mezi plotem ZS a hranou vozovky po zeleném pásu provizorní chodník. Navržena je konstrukce z fošen připevněných na podélných hranolech, s šířkou 1,5m a zábradlím směrem do vozovky. Potřeba provizorního chodníku bude cca 2 x 2 měsíce s tím, že v mezidobí v trvání 4 měsíce budou plochy ZS uvolněny.

Plynové vedení x ZS.

Plochu ZS v km 7,060 příčně protíná plynové vedení STL. Zde je nutné (i když na plynu nedojde k žádné stavební činnosti) dodržet pravidla uvedená v kap.3.5, jako např. vyznačit ochranné pásmo (1m) výstražnou páskou, neskladovat v tomto pásmu žádný materiál a případné dočasné zařízení (maringotku, mobilní buňku, apod.) umístit do vzdálenosti nad 20m.

Alternativní plochy ZS.

V tabulce rekapitulace ploch ZS a v koordinačních situacích je pro některé plochy použito označení „alternativní“. Jedná se o plochy záložní, které byly projektantem ZOV vytipovány jako možné k využití stavbou.

Jako alternativní jsou označeny i plochy zařízení staveniště - RZ (Recyklačních základů), které jsou opravdu jen vytipovány, ale nebudou (z důvodů uvedených v podkapitole 3.2.3) použity. Alternativní plochou je plocha v blízkosti mostu přes Labe (na lysecké straně) pro možnost deponie ornice. Největší skupinu tvoří alternativní plochy klasické – pro uložení stavebního materiálu příp. odstavení stavební mechanizace).

3.2 Klíčová zařízení staveniště

3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

HZS (var.1, 2, 3) je v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení (pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele) navrženo variantně v těchto lokalitách:

Var.1. v Čelákovících v ulici Kollárova na soukromém pozemku kat. č. 408, který je veden dle katastru nemovitostí jako ostatní plocha a je v majetku Zdeňka Kučery, Kollárova 208/3, 250 88 Čelákovice, pozemek je mimo drážní území, plocha HZS je 2000m², pozemek je částečně zatravněný;

- příjezd do areálu HZS je z hlavní ulice Masarykova a Sedláčkova do ul. Kollárova, která vede k železniční trati a končí na soukromém pozemku,
- přilehlé plochy jsou v soukromém vlastnictví a jsou využívány jako zahrady k obytným domům,
- podstatná část areálu bude využita jako HZS s minimem skladovacích prostorů pro stavbu,
- výhodou varianty je velmi dobrý přístup.

Var.2. HZS v areálu vlečkových kolejí Kovohutě poblíž zast. Čelákovice-Jiřina na části zpevněné plochy vpravo vedle trati Lysá – Čelákovice na pozemku kat. č 3230/4 v majetku Kovohutě Holding DT, a.s., pozemek je mimo drážní území, plocha HZS je 1330 m², pozemek je z velké části

zpevněný;

- příjezd na HZS je od ulice Křížíkova v Čelákovících,
- přilehlé plochy jsou plochy jsou v soukromém vlastnictví Kovohutí z pravé strany a ze severní strany drážním pozemkem,
- podstatná část areálu bude využita jako Hlavní zařízení staveniště s minimem skladovacích prostorů pro stavbu,
- u této alternativy je možnost rozšíření o plochu 525 m² na pozemku kat. č. 1754/4 v majetku Kovohutě Holding DT, a.s.; plocha rozšíření skýtá větší možnosti parkovacích míst,
- výhodou varianty je velmi dobrý přístup; navíc je HZS velmi blízko klíčové stavbě trati - mostu přes Labe.

Var.3. HZS na Pravém břehu řeky Labe Labe (lokalita Na marastech obce Káraný ulice U Železničního mostu) v blízkosti rekonstruovaného úseku Lysá – Čelákovice na drážním pozemku (SŽDC) kat. č. 2399 o výměře 3120 m², jedná se o pozemek dle katastru vedený jako trvalý travní porost (pozemek je zatravněný, minimálně porostlý křovinami);

- příjezd na HZS je od Brandýse nad Labem přes obce Nový Vestec a obec Káraný, pro těžkou stavební techniku špatně přístupné, přístupy vedou po úzkých cestách a přes zahrádkářskou kolonii z ulice U Železničního mostu, pro přístup je navržena alternativní komunikace – dočasná staveništní komunikace z lokality Sv. Václav – k mostu přes Labe po pravé straně trati v těsném sousedství drážního násypového tělesa,

- přilehlé plochy jsou v soukromém vlastnictví v užívání jako zahrádky soukromých majitelů a plochy označeny jako orná půda, vodní plocha a ostatní plocha,

- u tohoto HZS je možnost rozšíření o pozemky kat. č. 2396/2 (vodní plocha v majetku SŽDC o výměře 1330 m²) a plocha kat. č.2425/1 (ostatní plocha v majetku Města Čelákovice o výměře 160 m²),

- podstatná část areálu bude využita jako Hlavní zařízení staveniště s minimem skladovacích prostorů pro stavbu;

- nevýhodou je špatná dostupnost (dlouhý příjezd jak z lokality Staré Boleslavi, tak od Lysé n.L. přes místní komunikace, které jsou místy na soukromých pozemcích, přímé napojení z Čelákovice neexistuje),

- výhodami lokality jsou umístění na drážním pozemku, velká plocha a bezprostřední sousedství klíčové stavby trati - mostu přes Labe.

3.2.2 Montážní základna (MZ)

Pro umístění areálu Montážní základny jsou uvažovány dvě možné lokality. Využití Montážních základen bude i jako základen demontážních, a to po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídát období se sníženou pracovní činností.

Var.1 – lokalita pro krátkou část stavby v úseku Labe-žst.Čelákovice:

- plocha bývalého nákladového obvodu vpravo trati u žst.Čelákovice cca v km 8,500;
- silniční příjezd na plochu je z ul.Masarykova, která je hlavní průjezdnou ulicí ve městě Čelákovice;
- plocha je zpevněná, o velikosti téměř 2600 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice,
- plocha byla při rozdělení majetku bývalé státní organizace ČD, s.o. bezúplatně převedena do vlastnictví ČD, a.s.,
- využití plochy jako Montážní základny by bylo velmi vhodné i pro stavbu Čelákovice-Mstětice, to ovšem velmi ostře koliduje s informací, že po dokončení rekonstrukce žst. Čelákovice má být pozemek prodán městu za účelem úpravy přednádražního prostoru,
- ve výše uvedené souvislosti projektant důrazně upozorňuje, že prodej by měl být realizován až po dokončení staveb TÚ do Lysé a Mstětic.

Var.2 – lokalita pro delší část stavby v úseku Lysá-Labe:

- plocha nákladového obvodu vpravo trati v žst. Lysá n.L., cca v km 337,290;
- silniční příjezd na plochu je z ul.9.května;
- plocha je zpevněná, o velikosti 6300 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice,
- plocha byla při rozdělení majetku bývalé státní organizace ČD, s.o. bezúplatně převedena do vlastnictví ČD, a.s.,
- pokud by došlo v Čelákovících k odprodeji pozemku před VB, zůstane var. Montážní základny v Lysé

jako jediná možná; z pohledu stavebních postupů je využití této lokality bezproblémové,
- využití plochy jako Montážní základny by bylo vhodné i pro stavbu rekonstrukce žst.Lysá n.L.

3.2.3 Recyklační základna (RZ)

Pro stavbu Lysá-Čelákovice se se zřízením Recyklační stanice neuvažuje, v následující kapitole jsou přesto popsány plochy, které by bylo případně možné využít- nejrealnější plochou (**Alt.1**) je drážní pozemek v rozštěpu tratí č.072 směr Všetaty a č.231 směr Čelákovice (na pražském zhlaví žst.Lysá n.L.), pozemek je za tratí a od nejbližší obytné zástavby (dvou RD) vzdálen cca 75 m, ostatní RD jsou ve vzdálenosti nad 120 m, na opačné straně (za druhou tratí) sousedí s průmyslovou zástavbou,
- v úseku Lysá-Labe by další možná plocha pro základnu byla na ploše var.1 HZS, vzhledem k chráněné lokalitě je však nevhodná,
- v úseku Labe-Čelákovice není možná z důvodu obytné zástavby,
- poslední možná plocha (**Alt.2**) je až na druhém konci města Čelákovice v rozpletu tratí za Čelákovici mezi tratěmi do Mochova a Prahy (vlevo silnice na Záluží, ul.Cihelna), pozemky jsou částečně v majetku města Čelákovice, částečně soukromé, od vlastní stavby je to však lokalita vzdálená a pro návoz a odvoz materiálu po kolejích těžko realizovatelná, po silnici přes Čelákovice naprosto nevhodná, navíc úsek Lysá-Labe je od spojení odříznutý.

I přes (nebo právě pro) tyto možnosti se Recyklační základna pro optimalizaci tratě Lysá nad Labem – Čelákovice neuvažuje. Hlavními důvody jsou:

- řešený úsek je rozdělený tokem Labe, přes který není silniční propojení využitelné pro návoz a odvoz materiálu; RZ by musela být na dvou místech,
- na sanaci úseku Lysá-odb.Káraný bude s největší pravděpodobností použito technologie bez snášení kolej.roštu (třídění a drcení bude provedeno v trati, nevyužitý materiál bude použit do náspů),
- pokud by úsek Lysá-odb.Káraný byl sanován klasickou metodou, došlo by v úseku, který je z pohledu ŽP v citlivé části k navyšování pojezdů těžkou nákladní technikou na/z RZ; materiál ŠL by byl použit do náspů celý a ŠL by bylo celé z nového materiálu,
- úsek Labe-Čelákovice je v hustě zastavěné oblasti a odvoz a návoz nákladními auty na RZ a zpět (navíc je jen pro malou část tratě – cca 1 km) by obydlené části nadměrně zatěžoval,
- ani stavba rekonstrukce žst.Čelákovice RZ nezřizuje a materiál odváží přímo na skládku.

Smysluplnost zřízení RZ by byla pouze v lokalitě **Alt.1** s tím, že by úsek Lysá-odb.Káraný byl prováděn klasickou metodou sanace se snášením kol.roštu a na stavbu by navázala i rekonstrukce žst. Lysá nad Labem, která by plochu (příp. i zařízení RZ) dále využila. Situace využití však není zcela jednoznačná neboť v místě navržené RZ je navržena i přeložka tratě od Čelákovice zaústěná do žst.Lysá n.L.

3.2.4 Pontonová ZS

Pontonová ZS jsou určena pro potřeby stavby mostu přes Labe:

- pro rozebrání stávajících konstrukcí jsou navržena dvě ZS, mimo vodní tok obě plochy 2400 m²,
- Pontonové ZS 1 je proti proudu řeky Labe vpravo, cca 1.300 m od mostu, na pozemcích Povodí Labe a města Čelákovice (lokalita obce Sedlčanky), přístup ulicí Družstevní a U Přívozu,
- Pontonové ZS 2 je po proudu řeky Labe vlevo, cca 400 m od mostu, na pozemcích Povodí Labe a Kovohutě Holding, přístup ulicí Křižíkova a Přístavní,
- mimo bezprostřední blízkost vlastního traťového úseku se podél toku Labe (na břehu na každé straně) nacházejí kotevní bloky (2 proti proudu, 2 po proudu), které při rekonstrukci mostu budou zabezpečovat polohu plavebních soulodí, kotevní bloky jsou zvláštním druhem ZS, plocha každého z nich je 40 m² (čtverec o straně něco přes 6 m).

3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejíště

3.3.1 Tabulka ZS

Stavební úseky:

- 01 - žst.Lysá nad Labem,
- 02 - traťový úsek Lysá n.L.-Čelákovice,
- 03 - žst.Čelákovice,
- 99 - objekty ležící mimo vlastní optimalizaci trati

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení, u vodního toku po směru proudu.

Stavební úsek	Staničení (km)	Plocha (m ²)	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
01	-0,180	6 300	vpravo	9.května, MZ v žst. Lysá n.L.
01	0,290	3 910	vpravo	klasické v žst. Lysá n.L.
01	0,670	2 900	vpravo	alternativně Recyklační základna alt.1
01	0,700	935	vpravo	klasické
02	1,550	160	vlevo	klasické
02	1,775	120	vpravo	klasické
02	1,775	420	vlevo	klasické
02	2,795	225	vpravo	klasické
02	2,855	350	vlevo	klasické
02	3,395	185	vlevo	klasické, alternativní
02	3,505	550	vpravo	klasické, alternativní
02	5,070	710	vpravo	klasické
02	6,105	180	vlevo	klasické
02	6,130	200	vpravo	klasické
02	6,150	1 380	vpravo	Alternativní mezideponie ornice
02	6,190	3 120	vpravo	U Žel.mostu, Hlavní zařízení staveniště var.3 možnost mezideponie ornice
02	6,230	160	vpravo	klasické, alternativní
02	6,280	940	vpravo	klasické
02	6,280	940	vlevo	klasické
99	břeh Labe	2 400	vlevo	U Přívozu, pontonové ZS 1, „nad“ mostem
99	břeh Labe	2 400	vlevo	Přístavní, pontonové ZS 2, „pod“ mostem
99	břeh Labe	40	vpravo	„pod“ mostem kotevní ZS A
99	břeh Labe	40	vlevo	„pod“ mostem kotevní ZS B
99	břeh Labe	40	vpravo	„nad“ mostem kotevní ZS C
99	břeh Labe	40	vlevo	„nad“ mostem kotevní ZS D
02	6,440	250	vpravo	klasické
02	6,525	50	vlevo	klasické
02	6,535	90	vpravo	klasické
02	6,650	1 330	vpravo	Křížíkova, Hlavní zařízení staveniště var.2
02	6,715	525	vpravo	klasické, alternativní
02	6,900	60	vpravo	klasické
02	6,915	85	vlevo	klasické
02	7,060	290	vlevo	klasické
02	7,245	165	vlevo	klasické

02	7,400	150	vlevo	klasické
02	7,440	355	vpravo	klasické
02	7,890	2 000	vpravo	Kollárova, HZS var.1 v žst. Čelákovice
03	8,495	2 590	vpravo	Masarykova, MZ v žst. Čelákovice
03	9,050	9 170	vlevo	alternativně Recyklační stanice alt.2

Celková plocha ZS je 45 755 m².

- Z toho je:
- 10 585 m² na klasická ZS
 - 1 420 m² na alternativní klasická ZS (možnosti rozšíření)
 - 1 380 m² alternativní mezideponie ornice
 - 12 070 m² na alternativní Recyklační stanice (možnosti umístění)
 - 160 m² na ZS kotevních bloků
 - 6 450 m² HZS var.1, HZS var.2, HZS var.3
 - 8 890 m² Montážní základny
 - 4 800 m² Pontonová zařízení staveniště

3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště

Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

st. úsek	Staničení	Umístění	Určení přístupu, lokalita
02	1,520	vpravo i vlevo	začátek trati, přejezd přes trať na polní cestu
02	2,830	vpravo i vlevo	přejezd přes trať silnice 3315, přístup do kolejiště oběma směry
02	3,410	vlevo	z polní cesty do kolejiště oba směry
02	3,450	vpravo	z polní cesty do kolejiště oba směry
02	4,000	vlevo	z polní cesty do kolejiště
02	4,020	vpravo	z polní cesty do kolejiště
02	5,100	vpravo i vlevo	přejezd přes trať polní cesta, přístup do kolejiště oběma směry
02	5,750	vlevo	z polní cesty do kolejiště
02	5,790	vlevo	z polní cesty do kolejiště
02	6,140	vlevo	z montážního plata horní kce mostu
02	6,200	vlevo	od HZS var.3 po budoucí cyklo rampě
02	6,440	vpravo	od ZS z místní stezky po budoucí cyklo rampě
02	6,450	vlevo	z ul.U Mostu
02	6,820	vlevo	přístup do kolejiště na oba směry z aleje Jiřího Wolkeru
02	6,855	vpravo	přístup do kolejiště na oba směry z ulice Křížkova
02	6,970	vpravo	přístup do kolejiště z ul. Křížkova
02	7,400	vpravo i vlevo	přístup do kolejí z aleje J.Wolkeru a z opačné strany od ul.Husova

Klíčové přístupy do kolejí traťového úseku optimalizace trati Lysá n.L.(mimo) – Čelákovice (mimo) jsou v prostoru všech tří železničních přejezdů (zleva i zprava v km 1,520; km 2,830 a km 5,100); v oblasti města Čelákovic pak na začátku zast. Č.-Jiřina zleva v km 6,820 a zprava v km 6,855 a z obou stran v km 7,400 u podjezdu propojených ulic J.Zacha a Husovy.

3.4 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP

Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

Po dobu celé výstavby musí být při všech pracích v rámci staveb dodržena obecná Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.601/2006 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích a Nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích (oba dokumenty s účinností od 01.01.2007).

Z drážních předpisů se pak bezpečnost při práci v kolejišti řídí předpisem SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně při práci (účinnost od 01.10.2013) a TKP staveb státních drah SŽDC, kap.1.13 Bezpečnost práce, ochrana zdraví a provoz technických zařízení, zejména podkapitola 1.13.3 BOZP v kolejích a jejich blízkosti. Zhotovitel rozpracuje uvedené normy s ohledem na podmínky konkrétních objektů a prací se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdném průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni.

Vedoucí prací zhotovitele musí být držitelem dokladu o Odborné zkoušce podle Předpisu SŽDC Zam1 o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy (účinnost od 01.09.2014), který upravuje podmínky pracovní činnosti na dráhách provozovaných SŽDC..

Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se Zákonem č.225/2012 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví. Ve znění pozdějších předpisů.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace.

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby.

Pracovníci dodavatelských organizací musí být o bezpečnostních předpisech prokazatelně seznámeni a proškoleni.

Podmínky při realizaci přeložky plynovodu.

1. Ohlášení zahájení výkopových prací v ochranném pásmu dráhy bude provedeno na operační středisko HZSP SŽDC - JPO Nymburk, Boleslavská 418, Nymburk 288 02, nepoplachové č. tel. 972 255 451, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.
2. V případě, že v souvislosti s realizací stavby dojde porušení plynového rozvodu a úniku plynu, je stavebník/zhotovitel stavby povinen zejména:
 - a) ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239,
 - b) informovat územně příslušné operační a informační středisko HZS č. tel. 112,

- c) informovat prostřednictvím operačního střediska HZSP SŽDC - JPO Havlíčkův Brod poplachové č. tel. 972 255 150 hlavního dispečera pro řízení provozu v předmětném traťovém úseku a dispečera elektro OŘ,
 - d) zastavit práce, vypnout motory strojů,
 - e) neužívat otevřený oheň, el.spotřebiče a jiné iniciační zdroje (zejm.mobilní telefony, radiostanice, fotoaparáty) v místě vzniku výbušné atmosféry (nebezpečí zapálení výbušné směsi),
 - f) zabránit v přístupu nepovolaných osob na staveniště s únikem plynu,
 - g) vyzrozumět uživatele bezprostředně ohrožených - přilehlých nemovitostí o úniku plynu.
3. Při uvedení přeložky plynovodu do provozu a odstavení z provozu nutno zabezpečit:
- a) že požadavky, které je během uvádění do provozu nebo odstavování z provozu nutno dodržet, stanoví oprávněná osoba, která se prokáže platným oprávněním vydaným Techn.inspekcí ČR,
 - b) že jednotlivé pracovní úkony budou pečlivě připraveny,
 - c) že v případě potřeby bude zpracován oprávněnou osobou technologický postup prací,
 - d) že nový úsek plynovodu bude uveden do provozu až po úspěšné tlakové zkoušce,
- S tím: Písemný technologický postup tlakové zkoušky musí být zpracován oprávněnou osobou a odsouhlasen provozovatelem plynovodu.
4. Během všech prací musí být zajištěno:
- a) dodržování zákazu kouření a používání otevřeného ohně nebo jiných zdrojů vznícení/zapálení a musí být rozmístěny na staveništi vhodné výstražné tabulky dle ČSN EN ISO 7010 (např. ref.číslo P002 či P003),
 - b) provedení opatření k zabránění samovolného vybití statické elektřiny,
 - c) k dispozici musí být vhodné hasicí přístroje připravené k okamžitému zásahu.

Ekologická opatření při provádění staveb.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by zejména v oblasti vodotečí mohly zapříčinit ekologickou havárii. Při provádění stavby je vůči okolí nutno dodržovat:

- ochranu proti znečišťování přilehlých komunikací,
- ochranu proti nadměrné prašnosti,
- ochranu proti hluku a vibracím,
- ochranu proti znečišťování podzemních i povrchových vod,
- ochranu proti poškození vzrostlé zeleně.

Vliv provádění staveb na životní prostředí.

Problematika provádění stavby s určením příslušných opatření proti znečištění životního prostředí je podrobně zpracována v elaborátu v příloze dokumentace stavby. Pro určení místa likvidace odpadů jsou zde doporučené možné blízké skládky. Nevyužitý materiál stavby bude odvezen na trvalé skládky, případně u nebezpečných odpadů odvezen na určené skládky k recyklaci do míst dle návrhu v kapitole B.3 „Vliv stavby na životní prostředí“.

Ochranu životního prostředí (někdy označovanou jako environment) lze v daných souvislostech vyložit jako vztah mezi stavbou v průběhu výstavby i užívání a vnějším (přírodním) prostředím, tj. působením výstavby a provozované stavby na přírodní okolí např. emisemi či odpady.

V oblasti ochrany životního prostředí zadavatel a zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi postupuje s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržuje příslušné právní předpisy v platném znění, zejména:

- zákon č.17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (zejména § 7-8 o ochraně a kácení dřevin),
- nařízení vlády č.9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů (zejména § 39 o evidenci o nakládání s odpady a příl.č.5 o typech nebezpečných odpadů např. oleje, maziva, baterie, azbest),

- zákon č.350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška MMR č.20/2012 Sb. o technických požadavcích na stavby,
- nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací,
- zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů (zejména jde o definici chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb)

Ochrana stávající zeleně a půdy

Při provádění prací bude dodržována ČSN DIN 18 915 Práce s půdou, ČSN DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků, ČSN DIN 18 918 Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (náležitá ochrana dřevin v dosahu stavby po dobu výstavby před poškozením).

Ochrana před hlukem a vibracemi

Zhotovitel stavby bude provádět a zajistí stavbu tak, aby hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb vyhověla požadavkům stanoveným v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., kde je stanoveno, že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hygienický limit LAeq,s 65 dB v době 7.00-21.00 hod, LAeq,s 60 dB v době 6.00-7.00 hod a 21.00-22.00 hod, LAeq,s 45 dB v době 22.00-6.00 hod, a že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb (v bytech) nepřesáhne:

- a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin LAeq,s 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin LAmax 40 dB, od 22 do 06 hodin LAmax 30 dB,
- b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin LAmax 40 dB, od 22 do 06 hodin LAmax 30 dB.

Hygienický limit vibrací (horizontální a vertikální) vztažený k době trvání vibrací T v chráněných vnitřních prostorech staveb je vyjádřený průměrnou váženou hodnotou:

- a) hladiny zrychlení vibrací Law,T 75 dB, nebo
- b) hodnotou zrychlení vibrací aew,T 0,0056 m/s².

K těmto hodnotám se přiřazují korekce v závislosti na typu prostoru, denní době a povaze vibrací.

Ochrana před prachem

Zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno:

- důsledným očištěním dopravních prostředků (nekolejových vozidel stavby) před jejich výjezdem na veřejnou komunikaci;
- používané komunikace musí být po dobu stavby udržovány v pořádku a čistotě. Při znečištění komunikací vozidly stavby je nutné znečištění bez průtahů odstranit a uvést komunikaci do původního stavu, např. použitím samosběrného vozu;
- uložení sypkého nákladu musí být zakryto plachtami.

3.5 Ochranná pásma, požadavky správců

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo je u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Touto stavbou nebude ochranné pásmo dotčeno.

Ochranné pásmo komunikace

Ochranné pásmo silnice I.třídy je 50 m od osy přilehlého jízdního pásu (zpravidla vozovky). U silnic II. a III. třídy a místních komunikací je 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu. Ochranné pásmo komunikace bude dotčeno především stavební činností spojenou s opravou objektů přejezdů, souvisejících úprav kabelizace zejména zabezpečovacího zařízení a rekonstrukcí železničního svršku.

Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výroby elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Ochranné pásmo venkovního vedení elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů, mění se podle napětí a u napětí do 110 kV i podle typu izolace vodiče:

- nad 1kV do 35 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 7 m,
 - pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m,
- nad 35 kV do 110 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 12 m,
 - pro vodiče s izolací základní 5 m,
- nad 110 kV do 220kV včetně 15 m,
- nad 220 kV do 440 kV včetně 20 m,
- nad 440 kV 30 m,
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

U podzemních elektrických vedení je vymezeno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti:

- do 110 kV 1 m,
- nad 110 kV 3 m.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic, stanic s napětím větším než 52 kV a výroby elektřiny v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

V ochranném pásmu venkovního vedení je zakázáno zřizovat stavby, umisťovat konstrukce, uskladňovat hořlavé a výbušné látky, vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad 3 m.

V ochranném pásmu podzemního vedení je zakázáno provádět bez souhlasu zemní práce, zřizovat stavby a umisťovat konstrukce, které by znemožňovaly přístup k vedení, vysazovat trvalé porosty a přejíždět mechanismy nad 3 (příp. 6) tuny.

Písemný souhlas s činností v ochranném pásmu může vydat provozovatel přenosové soustavy nebo příslušný provozovatel distribuční soustavy pokud to umožňují technické a bezpečnostní podmínky. Souhlas není součástí stavebního řízení u stavebního úřadu a musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do DN 500 včetně 1,5 m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad DN 500 2,5 m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle předchozích odrážek zvyšují o 1,0 m.

Ochranné pásmo plynovodů

U plynovodů a plynárenských zařízení se ochranným pásmem rozumí prostor ve vodorovné vzdálenosti od vnějšího líce plynovodního potrubí a půdorysu technologické stavby, měřeno kolmo na jeho obrys:

- nízkotlaký (NTL) a středotlaký (STL) plynovod a plynovodní přípojky v zastavěném území obce 1 m,
- vysokotlaké (VTL) plynovody a přípojky 4 m,
- technologické stavby 4 m.

Pro plynová zařízení jsou na obě strany plynovodu vymežována (kromě ochranných pásem) také bezpečnostní pásma. U VTL jsou to dle DN vzdálenosti:

- plynovod DN 80 a DN 100 15 m
- plynovod DN 150, DN 200 a DN 250 20 m
- plynovod DN 300, DN 400 a DN 500 (a více) 40 m
- Pro polohu kabelových vedení (vč. HDPE trubek pro sdělovací vedení) a plynovodu dodržet:
- min. vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabely VN, NN a sdělovacími při křížení je 0,3 m,
- kabely VN, NN a sdělovací se ukládají do tvárnice chráničky v délce 2 m od plynovodu,
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem VN a NN při souběhu je 4 m, u sdělovacího kabelu 2 m (zde nutno opatřit výstražnou fólií),

Při rekonstrukci železničního svršku a spodku, pracích na mostních objektech a zdech, zvláště v oblasti VTL, správce požaduje:

- před zahájením prací zařízení nechat správcem vytýčit,
- prokazatelně seznámit pracovníky s existencí a trasou plynovodu,
- práce provádět obezřetně s ohledem na plynárenské zařízení,
- výkopové práce a zemní práce ve vzdálenosti do 4 m od plynovodu provádět zásadně ručně,
- při čištění mostních objektů v místě styku s plynovodem provádět rovněž ručně,
- nové propustky situovat mimo ochranné pásmo plynovodu,
- nové opěrné zdi nesmí křížit plynovod,
- nové uzavřené objekty (čekárny, technické budovy, trafostanice atd.) situovat mimo bezpečnostní pásmo plynovodu,
- nesnižovat ani nezvyšovat stávající krytí plynovodu,
- nepoškodit nadzemní části plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.),
- v ochranném pásmu neskladovat žádný stavební ani jiný materiál,
- případné dočasné zařízení staveniště (maringotky, mobilní buňky atd.) umístit ve vzdálenosti nad 20 m od plynovodu,
- po dobu prací chránit plynovod proti mechanickému poškození silničními panely a ochranné pásmo vyznačit výstražnou páskou.

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení je 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo lesních pozemků

Ochranné pásmo lesních pozemků je 50 m od hranice lesa. Touto stavbou ochranné pásmo lesních pozemků není nijak dotčeno.

3.6 Dílčí zařízení staveniště

3.6.1 Stavební úsek 01 – žst. Lysá nad Labem

Rozsah: km 0,000 – 1,200, délka 1,200 m.

ZS km cca - 0,180

- Montážní základna, zábor nad 1 rok,
- plocha 6300 m², částečné oplocení v rámci drážního areálu,
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha převážně zpevněná, drobné křoviny, výřez

ZS km 0,290

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 3910 m², doporučeno částečné oplocení,
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha částečně zpevněná panely, drobné křoviny, výřez

ZS km 0,670

- alternativně Recyklační stanice alt.1, zábor nad 1 rok,
- plocha 2900 m², bez oplocení,
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha nezpevněná, travnatý porost,

ZS km 0,700

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 935 m², doporučeno částečné oplocení,
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha nezpevněná, travnatý porost,
- pro skladování materiálu

3.6.2 Stavební úsek 02 - Lysá nad Labem – Čelákovice

Rozsah: km 1,200 – 7,594, délka 6,394 km.

<u>Přístupy do kolejí na trať:</u>	- 1,520	vpravo i vlevo
	- 2,830	vpravo i vlevo
	- 3,410	vlevo
	- 3,450	vpravo
	- 4,000	vlevo
	- 4,020	vpravo
	- 5,100	vpravo i vlevo
	- 5,750	vpravo
	- 5,790	vlevo
	- 6,140	vlevo

- 6,200	vlevo
- 6,440	vpravo
- 6,450	vlevo
- 6,820	vlevo
- 6,855	vpravo
- 6,970	vpravo
- 7,400	vpravo i vlevo

ZS km 1,550

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 160 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha zatravněná, drobné křoviny, výřez,
- hlavní stavební objekty:
 - SO 02-13-01 přejezd P3610
 - SO 02-72-01 úprava plynu vtl.
 - SO 02-74-04 přeložka HDV
 - SO 02-73-01 přeložka vedení CETIN
 - SO 02-60-03 trakční vedení

ZS km 1,775 - vpravo

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 120 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, částečně mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, hustě zalesněná,
- hlavní stavební objekty:
 - SO 02-02-01 most v km 1,788

ZS km 1,775 - vlevo

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 420 m², doporučeno oplocení
- vlevo, částečně mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, hustě zalesněná,
- hlavní stavební objekty:
 - SO 02-02-01 most v km 1,788

ZS km 2,795

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 225 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, hustě zalesněná,

- hlavní stavební objekty:
SO 02-01-01 úprava TZZ
SO 02-13-02 přejezd P361

ZS km 2,855

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 350 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha rovná, hustě zalesněná,
- hlavní stavební objekty:
SO 02-01-01 úprava TZZ
SO 02-13-02 přejezd P361

ZS km 3,505

- alternativní klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 550 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, částečně mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, hustě zalesněná,
- hlavní stavební objekty:
SO 02-62-03 přípojka NN - Káraný
SO 02-01-01 úprava TZZ

ZS km 5,070

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 710 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, nízký porost, travnatý pozemek,
- hlavní stavební objekty:
SO 02-13-03 přejezd P3612
SO 02-01-01 úprava TZZ
SO 02-62-02 přípojka objektů 5,1

ZS km 6,105

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 180 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, hustý porost, vysoké stromy,
- hlavní stavební objekt:
SO 02-21-02 propustek v km 6,125

ZS km 6,130

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 200 m², doporučeno oplocení
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná,
- hlavní stavební objekt:
SO 02-21-02 propustek v km 6,125

ZS km 6,150

- alternativní mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 1330 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek,

ZS km 6,190

- Hlavní ZS (var.3), částečně možnost mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 3120 m², doporučeno oplocení
(možnost tuto plochu rozšířit o plochy v km 6,150 a 6,230)
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, nízký porost, málo zatravněná, orná půda
- hlavní stavební objekty:
SO 02-21-02 propustek v km 6,125
SO 02-02-02 most přes Labe v km 6,330
SO 02-74-03 osvětlení plavebních znaků
SO 02-74-05 přeložka ČEZ

ZS km 6,230

- alternativní klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 160 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, nízký porost, plocha zatravněná

ZS km 6,280 - vpravo

- alternativní klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 940 m², bez oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - částečně,
- plocha rovná, nízký travnatá porost,
- hlavní stavební objekty:
SO 02-02-02 most přes Labe v km 6,330 (demontáž 1. a 2.pole stáv.kce pod kol.č.2)

SO 02-74-03 osvětlení plavebních znaků

SO 02-74-05 přeložka ČEZ

ZS km 6,280 - vlevo

- alternativní klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 940 m², bez oplocení,
- vlevo, drážní pozemek - částečně,
- plocha rovná, nízký travnatý porost,
- hlavní stavební objekty:

SO 02-02-02 most přes Labe v km 6,330 (demontáž 1. a 2.pole stáv.kce pod kol.č.1)

SO 02-74-03 osvětlení plavebních znaků

SO 02-74-05 přeložka ČEZ

ZS km 6,440

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 250 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha šikmá, travnatý porost, výřez,
- hlavní stavební objekty:

SO 02-31-01 přeložka cesty

SO 02-02-02 most přes Labe v km 6,330 (pro krajní opěru)

ZS km 6,525

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 50 m², doporučeno oplocení
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha rovná, asfalt,
- hlavní stavební objekty:

SO 02-73-02 přeložka vedení CETIN

SO 02-71-01 ochrana vodovodu

SO 02-30-01 úprava MK v km 6,531

SO 02-72-02 ochrana plynu STL

SO 02-20-03 most v km 6,531

SO 02-74-02 přeložka ČEZ

SO 02-74-02 přeložka VO

SO 02-50-02 PHS

ZS km 6,535

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,

- plocha 90 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, asfalt,
- hlavní stavební objekty:
 - SO 02-73-02 přeložka vedení CETIN
 - SO 02-71-01 ochrana vodovodu
 - SO 02-30-01 úprava MK v km 6,531
 - SO 02-72-02 ochrana plynu STL
 - SO 02-20-03 most v km 6,531
 - SO 02-74-02 přeložka ČEZ
 - SO 02-74-02 přeložka VO
 - SO 02-50-02 PHS

ZS km 6,650

- Hlavní ZS (var.2), zábor nad 1 rok,
- plocha 1330 m², doporučeno částečné oplocení,
(možnost tuto ploch rozšířit o plochy v km 6,715),
- vpravo, mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, zpevněná asfaltová, částečně porostlá křovinami, součást vlečky Kovohutě
- hlavní stavební objekty:
 - SO 02-60-02 trakční vedení
 - SO 02-50-02 PHS

ZS km 6,715

- alternativní klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 525 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, asfaltová, součást vlečky Kovohutě

ZS km 6,900

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 85 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, částečně mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, travnatý porost, nutný částečný výřez křovin,
- hlavní stavební objekt:
 - SO 02-21-03 propustek v km 6,907

ZS km 6,915

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 85 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, částečně drážní pozemek,
- plocha rovná, travnatý porost, výřez,
- hlavní stavební objekt:
SO 02-21-03 propustek v km 6,907

ZS km 7,060

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 290 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, částečně drážní pozemek,
- plocha rovná, travnatý porost, výřez, stromy
- hlavní stavební objekty:
SO 02-02-21 rozhlasové zařízení
SO 02-14-01 nástupiště
SO 02-43-01 orientační systém
SO 02-20-04 most 7,046
SO 02-72-03 úprava plynu STL.
SO 02-71-02 úprava vody
SO 02-62-04 osvětlení nástupiště
SO 02-50-02 PHS

ZS km 7,245

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 165 m², doporučeno oplocení
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha rovná, travnatý porost, výřez, stromy
- hlavní stavební objekt:
SO 02-21-04 propustek v km 7,246

ZS km 7,400

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 150 m², doporučeno oplocení
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha rovná, travnatý porost, výřez,
- hlavní stavební objekty:
SO 02-50-02 PHS
SO 02-74-02 přeložka VO
SO 02-20-05 most v km 7,415

SO 02-73-03 úprava kabelů Czela

SO 02-60-01 trakční vedení

ZS km 7,440

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 355 m², doporučeno oplocení
- vpravo, mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, travnatý porost, výřez,
- hlavní stavební objekty:

SO 02-50-02 PHS

SO 02-74-02 přeložka VO

SO 02-20-05 most v km 7,415

SO 02-73-03 úprava kabelů Czela

SO 02-60-01 trakční vedení

ZS km 7,890

- Hlavní ZS (var.1), zábor do 1 roku
- plocha 2000 m², pozemek je oplocen,
- vpravo, mimo drážní pozemek,
- plocha rovná, nízka zpevněná, jedná se o dvůr soukromého vlastníka

3.6.3 Stavební úsek 03 – žst. Čelákovice

Rozsah: km 7,594 – 8,765, délka 0,811 km.

ZS km 8,495

- Montážní základna, zábor nad 1 rok,
- plocha 2590 m², zabezpečení v rámci oplocené plochy areálu,
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, částečně zpevněná panely

ZS km 9,050

- alternativně Recyklační stanice alt.2, zábor nad 1 rok,
- plocha 9170 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek,
- plocha nezpevněná, travnatý porost, místy křoví (výřez)

3.6.4 Stavební úsek 99 – břeh Labe

ZS břeh Labe – kotevní bloky

- specifické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha jednoho bloku 40 m², bez oplocení,
- od mostu proti proudu 2x; po proudu 2x, nedrážní pozemek,
- plocha šikmá (svah do koryta řeky), travnatý porost,
- hlavní stavební objekt:
SO 02-02-02 most přes Labe v km 6,330 (kotvení stavebních pontonových soulodí)

ZS břeh Labe – pontonová přístaviště

- specifické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha jednoho zařízení na břehu 2.400 m²-2x, doporučeno oplocení,
- od mostu proti proudu 1x (oblast Sedlčanky z ul.U Přívozu, nedrážní pozemek,
- po proudu 1x (z ul. Přístavní), nedrážní pozemek,
- v obou případech plocha mírně svažité do koryta řeky, nízký porost, plocha travnatá,
- hlavní stavební objekt:
SO 02-02-02 most přes Labe v km 6,330 (demontáž 3. a 4.pole stáv.kce pod kol.č.1 a 2)